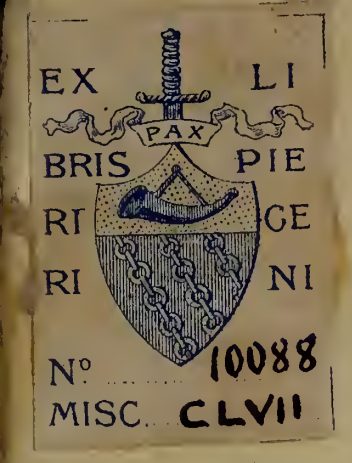

DELLA COSTRUZIONE

DI

ALTRI PONTI SULL'ARNO

NEL PERIMETRO DELLA CITTÀ

DI

FIRENZE

RELAZIONE

della Commissione Legale costituita dal Comitato Popolare per l'affrancazione dei pedaggi sui Ponti di Ferro in Firenze

FIRENZE
TIPOGRAFIA BERTINI, CAPPELLETTI & CO.
Piazza della Signoria, 7

1906

DELLA COSTRUZIONE

DI

ALTRI PONTI SULL'ARNO

NEL PERIMETRO DELLA CITTÀ

DI

FIRENZE

RELAZIONE

della Commissione Legale costituita dal Comitato Popolare per l'affrancazione dei pedaggi sui Ponti di Ferro in Firenze

FIRENZE
TIPOGRAFIA BERTINI, CAPPELLETTI & CO.
Piazza della Signoria, 7

1906

Firenze, 5 Maggio 1906.

È per compiere un anno, da che in un'adunanza tenuta fra varie associazioni della Città, coll'intervento anche di buona parte dei rappresentanti politici ed amministrativi di Firenze, venne eletto un comitato, con incarico speciale di studiare e preparare quei mezzi che avesse ritenuti i più opportuni, per affrettare l'affrancazione dei dei ponti di ferro, dall'odioso balzello del pedaggio.

Il termine assegnato dall'assemblea per la sollecita risoluzione di tale vitale interesse, è pur troppo passato; ma perchè la Cittadinanza non creda, che il Comitato non abbia fatto del suo meglio per corrispondere all'onorevole incarico, si è creduto in dovere di render di pubblica ragione, a qual punto sieno i lavori preparatori diretti a raggiungere il desiderato intento.

E nella certezza di far cosa grata alla Cittadinanza stessa, ed, in special modo, a coloro, che da vari anni si occupano con zelo della questione, facendone della medesima oggetto di loro speciali occupazioni, il sottoscritto Comitato ha creduto doveroso di portare a conoscenza del pubblíco la diligentissima relazione, che la Commissione legale (Estensore l'Ecc.mo sig. Prof. Avv. Torquato Cuturi) gli ha, da qualche tempo, rimessa, diretta a stabilire come il Rescritto Granducale del 1835, non sia poi invulnerabile, come fin qui si è creduto.

Era desiderabile che i lavori del Comitato fossero compiuti nel prestabilito termine dei tre mesi assegnati; ma se si consideri che il numero di coloro chiamati a comporre le diverse Commissioni, ed il Comitato stesso, non è indifferente, e da qui la difficoltà di facilmente e frequentemente adunarsi, che non tutte le Commissioni corrisposero puntualmente all'incarico avuto, e che fu necessità procedere ad una loro formazione ex novo; se si pensi infine che il compito principale era quello assegnato alla Commissione legale, composta nella sua totalità di professionisti, alcuni dimoranti anche fuori di Firenze, dai quali non si poteva pretendere di anteporre lo studio di una questione di pubblico interesse al disimpegno delle loro particolari mansioni, e delle giuste esigenze dei loro clienti, se si consideri tutto questo, diciamo, siamo certi che la Cittadinanza, non vorrà per l'infrapposto ritardo, apprezzar meno la volontà del sottoscritto Comitato.

Per i Quartieri Ricorboli-San Niccolò

Basetti-Sani avv. Girolamo — Conti Antonio
Fondelli avv. Cesare — Innocenti Gino
Pinzauti Gino — Ulivelli rag. Guido

Porta alla Croce

Agresti Egisto — Frascani dott. Gino
Lué Luigi — Penni Silvio — Santarelli ing. Giorgio

Porta al Prato

Caneschi Ulderigo — Cecioni Enrico
Del Soldato Dante — Forlani Udo — Pecchioli Pietro

Pignone-Santo Spirito

Cappelletti Giulio — Di Dio Guido
Fantoni Ettore — Venturini Ubaldo

ASSOCIAZIONI ADERENTI

Società di m. s. l'Affratellamento in Ricorboli.
» di m. s. fra gli operai Pignone.
» cattolica di m. s. di Ricorboli.
» filarmonica Generale Medici di Ricorboli.
» di m. s. fra gli operai di S.Niccolò.
» di m. s. l'Affratellamento dell'Antella.
» corale e m. a. del Pignone.
» corale ricreativa di previdenza, Galluzzo.
» L'Unione di S. Salvi.
» m. s. ricreativa e coopsrativa di S. Marco Vecchio.
» di m. a. del Ponte a Ema.
» corale e m. s. del Bandino.
» di m. s. fra i lavoranti sarti.
» liberale monarchica di S. Spirito.
» di m. s. fra i commessi di studio legale.
» corale e m. s. della Nave a Rovezzano.
» di m. s. fra i tappezzieri apparatori.
» di m. s. fra i commessi di commercio.
» di m. s. fra oparai e industriali di Rifredi.
» cooperativa, m. s. e corale di Settignano.
» di reciproco socc. dell'Antella.
» cooperat. della Croce a Balatro.
» cooperativa di Grassina.
» operaia di S. Martino a Grassina.
» corale e mutua assistenza di Legnaia.

Società di m. s. fra i lavoranti fornai di Firenze.
» di m. s. commessi di banco fornai, pizzicagnoli e civaioli.
Unione generale fra gli esercenti, commerc. e industr. di Firenze.
Sezione fiorentina del partito repubblicano italiano.
Nuovo circolo L'Arno di Ricorboli.
Cooperativa sociale e previd. di S. Niccolò.
Sezione socialista Colonna e S. Miniato.
Accademia Felice Cavallotti, Pignone.
Cooperativa del Colle dei Moccoli.
Fratellnnza Artigiana d'Italia.
Cooperativa sociale di Porta alla Croce.
Circolo La Pace del Madonnone.
Federazione socialista fiorentina.
Cooperativa dell'Osteria Nuova.
Unione agricoltori del Bagno a Ripoli.
Filarmonica del Bagno a Ripoli.
Sezione socialista del Bagno a Ripoli.
Camera del lavoro di Firenze.
Sezione socialista di S. Salvi.
Magazzino cooperativo di S. Iacopino.
Sezione socialista Porta alla Croce.
Sezione sarti della Camera del lavoro.
Cooperativa di previdenza e consumo del Galluzzo.
Circolo famigliare di Badia a Ripoli.
Sezione impressori della Federazione del Libro.
Consorzio esercenti e industriali del Comune aperto di Firenze.
Sezione compositori della Federazione del Libro.
Circolo democratico cristiano di S. Salvi.

Firenze, 12 Febbraio 1906.

Ill.mo Signor Presidente,

Furono proposti alla nostra Commissione i quesiti seguenti:

I. *Se dall'atto di concessione alla* Società Anonima dei Ponti di Ferro in Firenze, *sorga un qualche ostacolo giuridico alla costruzione di nuovi ponti nel perimetro della Città;*

II. *Se la concessione fosse revocata, su quali criteri debba essere determinato il risarcimento dei danni alla Società concessionaria.*

La Commissione, prima di rispondere, ritenne necessario studiare la storia di tale *concessione* ottenuta da Claudio Ogier pei Fratelli Seguin nel 1835.

I documenti su di essa sono nell'Archivio di Stato fino al 1860; dopo, nell'Archivio del Comune; e il vostro relatore, in questi giorni, ottenne dall'Ill.mo Sig. Sindaco di poterli consultare. Ma i documenti di maggiore importanza e veramente decisivi per le questioni proposte sono quelli dell' archivio di Stato e furono tutti pazientemente esaminati.

Quelli dell'Archivio municipale sono raccolti in una filza che ha per titolo: **Ponti sospesi, anni diversi,** e comprendono:

1.° Provvedimenti ad iniziativa della Prefettura per la stabilità e per la resistenza dei ponti e pel sicuro pas-

saggio dei veicoli (Decreti prefettizi del 19 Ottobre 1872 e del 1° Aprile 1875);

2.° Carte e fascicoli su questioni suscitate dalla *Società* per danni che affermò di avere subiti, per l'allargamento della cinta daziaria, dopo l'esecuzione del *piano regolatore* approvato con R. Decreto 19 Settembre 1866;

3.° Altre carte e un fascicolo su questione di risarcimento di danni per l'esecuzione di opere alla pescaia di San Niccolò;

4.° Indicazioni frammentarie, desunte specialmente da due pareri dell'Avv. Andreucci, sul riscatto dei ponti di ferro tentato nel 1866 e nel 1872;

5.° Documenti recenti raccolti in occasione delle proposte di riscatto e di municipalizzazione.

Ciò osservato ho l'onore di presentare a V. S. la relazione che mi fu commessa dagli egregi colleghi della commissione legale.

La concessione ottenuta dai fratelli Seguin di Parigi il 15 Ottobre 1835 [1]) ebbe un precedente notevole in un Atto Sovrano per la *costruzione di due Ponti di Ferro nel Valdarno inferiore,* ad iniziativa di una società toscana, nella quale troviamo i più chiari nomi di quel tempo da Gino Capponi a Francesco Domenico Guerrazzi. Tale Società fu autorizzata con dispaccio del 2 Giugno 1832 e, fu regolata con minuziose disposizioni [2]), che servirono poi di norma anche per quella costituita per iniziativa dei Fratelli Seguin.

La costruzione dei ponti fuori la porta San Niccolò e fuori la porta al Prato ebbe il fine precipuo di migliorare e di coordinare le comunicazioni dei Comuni suburbani e

---

[1]) Archivio di Stato, filza dei rescritti e affari a parte. — Colmate del torrente Nievole e Ponti sospesi, 1835-37, segnatura 153.

[2]) Documenti sulla Società anonima per la costruzione di due ponti di ferro sull'Arno. — Archivio di Stato, segnatura 280.

particolarmente, di provvedere a quelle fra le due strade aretine, ed a quelle fra le strade pisana e livornese con la via pistoiese, com'è manifesto dall'esame di tutti i Documenti raccolti nella citata filza di *Rescritti e affari a parte* del 1835. Lo stesso atto di concessione dice che i ponti si dovevano costruire "nei luoghi o presso i luoghi nei quali " ora esistono le due barche traiettizie " e aggiunge che, tolte tali barche, non ne dovevano essere stabilite altre sul fiume, neppure in luoghi prossimi, per la distanza di tre miglia. In altre parole: i ponti sospesi dovevano sostituire le barche traiettizie, che i Comuni suburbani o mantenevano o concedevano in esercizio a privati, e le comunicazioni fra le strade comunali e regie del perimetro suburbano dovevano essere modificate e migliorate.

L'esecuzione di tale progetto non riuscì sempre facile e suscitò anzi controversie delle quali troviamo ancora il ricordo parecchi anni dopo. Così nel 1845, continuando la esecuzione del piano di sistemazione stradale, nelle *Carte dell'Avvocatura Regia* (filza 68, segnatura 65), troviamo tutti i provvedimenti " per la costruzione di un nuovo " tratto di strada dalla via regia livornese per Pisa ed il " ponte sospeso sull'Arno alle Cascine dell'Isola ", e vi si discute delle indennità stabilite dai periti pei terreni da occuparsi e del concorso della *società anonima per i ponti di ferro* negli oneri dell'espropriazione, pel caso che avessero superata una data somma [1]).

Così nel 1848 la famiglia Scoti promuoveva azione contro la *Camera di Soprintendenza comunitatira di Firenze* per risarcimento di danni in occasione dell'espropriazione per la sistemazione stradale, e l'Avvocatura Regia opinava che vi fosse obbligata soltanto la Società costituita dai Fratelli Seguin. Dopo un preambolo dottrinale sul modo

---

[1]) Ivi, carte 213, *tergo*, 220 e seg. e, particolarmente, 222.

di provvedere ai pubblici servizi, l'Avvocatura dice: " La " Società Seguin ha gli stessi obblighi assunti dalla Società " per la costruzione della strada San Leopoldo, di quella " della Maria Antonia e della Centrale e simili: le quali " tutte non hanno la sola obbligazione di pagare il prezzo " dell'espropriazione dei fondi, ma altresì quella del risar- " cimento dei danni che l'opera intrapresa può produrre " [1]). E nel 1851 il Comune di Legnaia continuava a presentare reclami per aver perduti i canoni che gli provenivano dalla soppressione delle barche traiettizie, reclami che erano stati sempre respinti, perchè lo Stato voleva mantenere integri i principii di diritto pubblico sulle regalie e " libera e spe- " dita l'azione governativa per i miglioramenti che fos- " sero da indurre nei diversi rami dell' amministrazione " pubblica " [2]).

Dall' esame di tali documenti possiamo subito stabilire :

1.° Che i Ponti di Ferro furono costruiti per provvedere alle comunicazioni nel territorio suburbano, secondo tutto un piano di miglioramento della viabilità ;

2.° Che nè il Governo, nè il Comune di Firenze vollero imporsi alcuna limitazione per le comunicazioni fra l'una e l'altra riva dell'Arno, nell' interesse esclusivo della popolazione urbana.

Troviamo infatti che il Comune, allora limitato dalle mura cittadine, ebbe rapporti con la società Seguin, fino al 1860, solo in quanto la costruzione e la manutenzione dei ponti potesse avere influenza sul deflusso delle acque del fiume, specialmente in relazione allo sbocco delle fogne. Così, ad esempio, la magistratura civica nell'anno 1848 [3]) dimandò di essere autorizzata ad intraprendere una lite

---

1) Avvocatura Regia, filza 77, carte 459 e 460.

2) Avvocatura Regia, 1855, filza 23.

3) Avvocatura Regia, filza 76, dal Maggio all'Agosto 1848, a carte 269.

contro la Società, per ottenere la demolizione del terrapieno innalzato nel letto dell'Arno, sulla riva destra, fuori la Porta San Niccolò e la rimozione degli effetti dannosi all'igiene di alcune parti della Città, presso la via delle Torricelle. In tutti i documenti dell'Archivio di Stato, tra il Comune e detta Società, altri rapporti non vi sono che di questa specie. Anzi è da notare che quando, dopo il trasferimento in Firenze della capitale del Regno, la cinta daziaria fu estesa oltre uno dei ponti di ferro, gli amministratori della Società ne fecero gravi lagnanze ed iniziarono persino una causa di danni, affermando "che i ponti erano stati " costruiti soltanto per la viabilità suburbana e in quelle " località, perchè rimanessero al di fuori del perimetro do- " ganale a maggior beneficio degli assuntori dell' opera e della società ". (Arch. del Comune, filza **Ponti sospesi sull' Arno, anni diversi.** Reclamo dell' Avv. Oreste Ciampi al Sindaco di Firenze, *nell' interesse della società*), Dunque la società stessa riconobbe e dichiarò che la *concessione* era stata del tutto estranea alle comunicazioni urbane.

Ed ora se vogliamo esaminare *tale concessione* nei rapporti con l'autorità dalla quale provenne è certo che il governo granducale la considerò sempre come atto d'impero, come atto dell'autorità sovrana nel provvedere a pubblico servigio, e non si ritenne mai vincolato quando fosse certa l'utilità d'intervenire nell'interesse generale. — I documenti ne offrono alcune prove evidenti. —

Il 3 Novembre 1844 la piena dell'Arno trascinò nell' impetuosa corrente il ponte San Ferdinando, fuori la porta San Niccolò, e la Segreteria di Stato con sovrana risoluzione del 22 di detto mese autorizzò un tal Francesco Cioci [1]) a stabilire un passaggio con barca presso il ponte

---

[1]) Avvocatura Regia, 1852, dall'Ottobre al Dicembre, filza 6.

distrutto *con permissione revocabile a piacimento dell'Autorità superiore* [1]).

La Società Seguin non fece alcuna opposizione e solo nel 1852 dimandò al Prefetto di Firenze che fosse revocata tale concessione "riservandosi di agire per tutti gli indennizzamenti ai quali riteneva d'aver diritto contro il Governo" [2]). Ma l'Avvocato Regio rispondeva: "Inoltrato al mio esame l'affare feci sentire ai rappresentanti della società che la concessione del 1835 era diretta alla costruzione dei ponti, e che se allora furono soppresse le barche lo furono in grazia del ponte, rovinato il quale, non solo cessava la ragione della soppressione, ma, di più, subentrava la necessità di ripristinare la barca. Se allora si fosse presentata la Società, avrebbe potuto ottenere *forse* la preferenza, se non per un diritto a lei competente per un giusto riguardo. Ma se nel di lei silenzio l'autorità governativa provvide a seconda del dispaccio 22 Novembre 1844, agì nelle sue competenze che l'impegnavano a riaprire una comunicazione interessante pel pubblico".

Allora i rappresentanti della società si studiarono di suscitare questione col Governo per altra causa nella quale si sentivano abbastanza forti. Il 24 Luglio con sovrana risoluzione era stata permessa la ricostruzione del ponte San Ferdinando, purchè fosse rimosso il terrapieno che occupava parte dell'alveo del fiume, sul lato destro, per lasciare libero il corso delle acque. La Società chiese che

---

1) "S. A. I. e R. si è degnata approvare, attesa l'urgenza, di stabilire una comunicazione fra le due rive dell'Arno fuori di Porta alla Croce e di Porta San Niccolò, interrotta per la caduta del Ponte di Ferro che ivi esisteva, che venga da V. S. Ill.ma autorizzato Francesco Cioci, al quale appella la sua ministeriale del 21 stante, a stabilire passaggio con barca nell'accennata località, con che una tal permissione debba intendersi revocabile ogni qual volta sia creduto proprio dell'Autorità Governativa, senza che il detto Cioci possa vantare titolo alcuno ad indennità o compenso". Ivi, a carte 612.

2) Ivi, a carte 646.

lo *Stato sopportasse la maggiore spesa per la costruzione,* e il 13 Maggio 1848 fu ordinato che la Società ricostruisse il Ponte com'era avanti la piena del 1844, ma che, a spese dello Stato, dovesse perforarsi con arcate in muratura tale terrapieno. Questa risoluzione fu confermata il 22 Maggio 1850, ma l'esecuzione dei lavori fu rimandata indefinitivamente, mentre invece la Società provvide alla ricostruzione del ponte. Ne sorse questione in sede amministrativa, e la società ne trasse argomento a dimandare che, a titolo di transazione, l'esercizio dei ponti e la riscossione dei pedaggi fossero prorogati di dieci anni [1]). L'Avvocatura Regia invece opinò che una proroga di quattro anni fosse anche troppo [2]), e suggerì che nella concessione si esprimesse: " che il Governo si pre-
" stava al trattato non già con animo di soddisfare ad
" una obbligazione precisa *ma in vista delle speciali cir-*
" *costanze del caso e purchè non possa indursene un pre-*
" *cedente a suo carico* ". [3]) E queste testuali parole furono incluse nella sovrana risoluzione del 29 Novembre 1852, che prorogò la concessione di quattro anni [4]).

Da questi esempi, e in genere, dall' esame di tutti i documenti che si riferiscono ai rapporti tra lo Stato e la società anonima, è manifesto che l'amministrazione pubblica, affermò e praticò sempre questo principio: che il pubblico benessere non fosse soltanto il motivo determinante la concessione, ma la causa diretta e immediata di essa, onde l' utile pubblico dovesse avere una costante e necessaria prevalenza su qualsiasi privato interesse della Società concessionaria.

---

1) Ivi, a carte 637.

2) Ivi, carte 648, *tergo*.

3) L'Avvocato Regio era il Mantellini e il parere era dato al Baldasseroni Presidente del Consiglio dei Ministri. — Avvocatura Regia, 1852, filza 6, carte 846.

4) Ivi, carta 652.

Lo Stato nell'ordinare e migliorare il sistema delle comunicazioni, pur affidando a società di privati l' impresa di costruire e di mantenere strade e ponti, aveva inteso di regolare i suoi rapporti con esse con principi di diritto pubblico, ai quali costantemente si riferì nei suoi atti.

L'Amministrazione non volle diminuire mai la sua libertà, il suo potere discrezionale, nell'esercizio degli atti d' impero. E dobbiamo ritenere che a questi principii siasi costantemente attenuta anche l' amministrazione comunale, quando sucedette nei poteri dello Stato su tale concessione [1]), per l'applicazione della nostra legge sui lavori pubblici, e per l'estensione del territorio del Comune.

Stabilito che la concessione ai fratelli Seguin ebbe uno scopo ben determinato rispetto al sistema della viabilità suburbana e solamente per essa, ne deriva *che, per la stessa sua natura,* nessuno impedimento poteva arrecare a nuove comunicazioni necessarie per lo sviluppo che la città normalmente avrebbe avuto rimanendo la capitale del Granducato, e tanto meno per quelle che s'imposero dopo l'incremento edilizio determinato da eventi non prevedibili quando la concessione fu fatta. Ed è ridicolo opporre in contrario

---

[1]) Notiamo che per giudicare dell' intrinseco carattere della concessione e dei limiti di essa è tutt'altro che essenziale il decidere se sia rimasta sotto l' impero dello Stato, o se i diritti dello Stato debbano ora essere eserciti dal Comune. Nella recente affrancazione dei pedaggi sul ponte di Empoli, che unisce due strade divenute provinciali per la legge sui lavori pubblici, i sindaci dei comuni interessati, il 14 Dicembre 1899 si riunirono in comitato, e, aiutati dalla Cumera di commercio di Firenze, espressero i loro voti per l'affrancazione al Governo del Re. Il Ministro dei lavori pubblici il 27 Maggio 1901 richiese una formale e solenne dimanda dei Comuni interessati. Ma, presentata che fu, rispose che il Governo non poteva dare una risposta decisiva, *perchè le strade cui oggi serve il ponte sull'Arno presso Empoli sono d'interesse provinciale e comunale.* Talchè venne a dichiarare che per effetto dell'Art. 38 della citata legge 20 Marzo 1865, la *provincia* era divenuta *cessionaria ex lege* di tutte le ragioni spettanti al Governo rispetto alla società del ponte di ferro.

Si costituì infatti un consorzio tra la provincia di Firenze ed i comuni di Empoli, di Vinci, di Cerreto Guidi, di Capraia e di Limite, allo scopo di pagare alla Società la somma concordata pel riscatto e fu chiesto un sussidio al Governo. *Relaziune del Comitato,* Empoli, tipografia Traversari, 1904. — *Rilievi del Consorzio al R. Governo e alla Provincia di Firenze,* Empoli, tipografia Noccioli, 1905.

l'Articolo 13 del rescritto di concessione, perchè le barche traiettizie da sopprimere erano quelle in servizio del sistema stradale dei Comuni suburbani, e *la distanza delle tre miglia dal primo e dal secondo ponte,* doveva riferirsi soltanto agli sbocchi di tali vie verso il fiume, come emerge dalle intrinsiche ragioni determinanti la concessione e com'è ovvio anche osservare notando qual sia la distanza fra i due ponti.

Così abbiamo risposto al primo quesito, e confidiamo che sia risposta sicura e precisa.

In ordine al secondo osserviamo, che ammessa pure l'ipotesi più favorevole alla società anonima, che, cioè, le concessioni dei pubblici servigi, dopo l'evoluzione storica che ebbero dal medioevo a noi, possano presentare il carattere giuridico del contratto, bisognerà sempre concludere che si tratta di un contratto di diritto pubblico, e che lo Stato concede diritti e assume obblighi solo come ente politico e solo per fini d'ordine sociale. Sia pure che in tali atti, come autorevoli giureconsulti opinano, si debbano distinguere i rapporti attinenti al pubblico servigio, da quelli meramente convenzionali che concernono gli interessi del concessionario; ammettiamo pure, in ipotesi, tale dottrina, che, invero, non è quella prevalente, nè quella che il vostro relatore professa, sempre bisognerà venire a queste conseguenze: che l'amministrazione pubblica mantenne e mantiene la sua libertà di volere e di agire nell'esercizio discrezionale del suo impero; che la volontà e i diritti dei concessionari sono subordinati alle mutevoli esigenze di esso; che il concessionario potrà soltanto esigere il risarcimento del danno patrimoniale che ne potrà subire, secondo le previsioni sui normali effetti della concessione.

Dunque non si può seriamente mettere in dubbio la facoltà di modificare o di revocare anche la concessione,

per quanto sia a titolo oneroso, compensando la società dei probabili lucri che avrebbe ancora il diritto di esigere.

Ma quali possono essere e come si devono valutare? È noto che alla società concessionaria furono attribuiti, secondo determinata tariffa, i proventi dell'opera compiuta e mantenuta: cioè la *plus valenza* dei pedaggi. L'Art. 38 dello stesso progetto presentato al Granduca dai fratelli Seguin, stabiliva che i ponti di ferro dovessero passare in proprietà dello Stato, senza alcuna indennità [1]). Nessuna questione dunque può sorgere per il materiale esistente. E infatti quando nel 1872 il Comune riprese le pratiche iniziate nel 1866 per riscattare i ponti, o, come allora si diceva, per ottenere dalla società la cessione dei suoi diritti, lo stesso cav. Antonio Zobi, che rappresentava la *Società* in una lettera del 24 Ottobre dichiarò che *le attività sociali consistevano unicamente nei pedaggi,* e che per l'atto di concessione la Società non aveva diritto di proprietà sui ponti. Tale fu pure il giudizio dell'Avv. Andreucci, allora interrogato dall' amministrazione municipale su tale argomento [2]). E siccome nell'Ottobre di quell' anno, l'amministrazione comunale si ostinò a proporre, come base di valutazione, *la stima dei ponti;* la proposta fu vittoriosamente respinta dalla Società, e il suo incaricato, per giustificarne il rifiuto, la diceva inammissibile " come im-
" plicante l'erroneo presupposto che la Società sia proprie-
" taria dei ponti e della loro proprietà intenda fare cessione.
" La Società non altro possiede che il diritto effettivo di
" esercitarli utilmente ". È evidente, soggiungeva, che la proprietà trapassò virtualmente al Governo concedente fin da quando furono costruiti e riconosciuti idonei all'esercizio pubblico. E l'Andreucci, giustamente concludeva, che i

---

1) Cit. filze di rescritti e affari a parte, 1835-37, segnatura 153.

2) Archivio del Comune, filza *Ponti Sospesi sull'Arno, Anni diversi,* inserto ottavo.

ponti furono pubblici fino da principio: perchè su fiume pubblico, perchè per pubblico uso, perchè intesi a servire di unione e di comunicazione a vie pubbliche, perchè costruiti per pubblica autorità, e come pubblicamente viabili inscritti e descritti al catasto [1]).

Or dunque del profitto proveniente dai pedaggi soltanto si può e si deve trattare per l'eventuale risarcimento dei danni dovuti alla *società,* e dovrebbe essere considerato secondo un calcolo di probabilità sul reddito medio prevedibile per il tempo che rimane alla concessione, considerando i ponti soltanto come mezzi di comunicazione suburbana e in rapporto allo sviluppo normale che la popolazione avrebbe avuto nella Città e nei Comuni limitrofi indipendentemente dagli eventi straordinari che, per la costituzione del Regno, e pel trasferimento della capitale in Firenze, determinarono l'attuale incremento.

Sarebbe ingiusta pretesa quella di muovere dalle presenti condizioni della città e dei sobborghi, assolutamente imprevedibili quando la concessione fu fatta: perchè anche ammesso, nell'ipotesi più favorevole alla Società, il carattere contrattuale della *concessione* nei rapporti attinenti ai suoi particolari interessi, è notissimo principio che il risarcimento dei danni debba riferirsi soltanto ai lucri prevedibili quando il vincolo contrattuale ebbe vita, non ai lucri eventuali. Non è compito nostro di indicare i mezzi praticamente efficaci a tale scopo. Ma non possiamo tacere che se il Comune di Firenze con il concorso dei Comuni suburbani, vi provvedesse mediante un prestito, il consorzio potrebbe per l'Art. 40 della legge sui lavori pubblici, continuare la percezione del pedaggio a suo favore per il tempo necessario a rimborsarsi del mutuo, e

---

1) Ivi. Il parere dell'Andreucci è del Dicembre 1875 come si desume da altro suo voto in data 23 Settembre 1877. In tale filza, quasi in fine degli inserti.

dovendo mirare soltanto a tale rimborso, senza pensiero alcuno di lucro, ne verrebbe ad essere subito notevolmente diminuita la durata della percezione dei pedaggi, e la stessa tariffa potrebbe subire una riduzione, tanto più se i Comuni concorressero in proprio con un determinato stanziamento in bilancio.

Ma questa sarebbe l'ipotesi peggiore, quando le condizioni finanziarie non consentissero nè la costruzione di altri ponti nè l'affrancazione. Il Comitato confida che una soluzione radicale e definitiva sia possibile e sollecita col concorso di tutte le forze cittadine.

LA COMMISSIONE LEGALE

Avv. CESARE FONDELLI, presidente
Avv. prof. RODOLFO CALAMANDREI
Avv. DARIO LUPI
Avv. prof. BORCIANI, deputato al parlamento
Avv. GIROLAMO BASETTI SANI
Avv. prof. TORQUATO CUTURI, relatore ed estensore.

Al Cav. Provveditore

della Camera Com. di Firenze

Li 15 Ottobre 1835.

S. A. I. e Reale nella veduta di promuovere il maggior comodo pubblico, benignamente accogliendo le preci umiliatele da Claudio Ogier, come Procuratore dei Fratelli Seguin di Parigi, con veneralissimo dispaccio dei 13 stante, si è degnato permettere ai prefati Fratelli Seguin di fabbricare due Ponti di ferro sul fiume Arno nei contorni di Firenze, uno fuori della Porta S. Niccolò, l'altro fuori della Porta al Prato e precisamente nei luoghi o presso i luoghi nei quali ora esistono le due barche traiettizie e di formare una Società Anonima di Azionisti per la fabbricazione dei detti Ponti, ritenute le dichiarazioni ed obblighi espressi nel qui annesso progetto in stampa, e salve le condizioni e disposizioni che appresso e non altrimenti:

1.° Che tenuti fermi in ogni rapporto i regolamenti doganali in vigore sarà soltanto permesso ai rettori delle mercanzie di transito il passaggio sui Ponti da costruirsi, previi i riscontri, verificazioni e formalità che dovrà praticare a detti Ponti la Direzione della Dogana di Firenze, a tutela dell'interesse della finanza dietro le istruzioni che le saranno date dall'Amministrazione Generale e col pagamento dei diritti dovuti all'Erario Regio ai termini delle leggi veglianti e di quelle che potessero sopravvenire;

2.° Che i Ponti siano costruiti in modo da non recare il più piccolo impedimento alla libertà e sicurezza della navigazione, sì di giorno che di notte, neppure durante l'esecuzione dei lavori;

3.° Che nella costruzione dei due Ponti sia impiegato ferro dell'Amministrazione della Magona e Miniere della Toscana, se detta Amministrazione sarà in grado di fornirlo ai prezzi consueti;

4.° Che avanti di dare il passo sui Ponti ne sia verificata la solidità per la sicurezza del transito pubblico, e che tale verificazione ne possa essere ripetuta qualunque volta e in qualunque tempo piaccia al R. Governo;

5.° Che il R. Governo possa in qualunque tempo esigere che la Società faccia a di lei carico e spese, le riparazioni atte a provvedere alla sicurezza del transito, nonchè alla conservazione dei Ponti nell' ordinario buon grado;

6.° Che i Fratelli Seguin prima d'intraprendere la fabbricazione dei Ponti versino nella Cassa della Imperiale e Reale Depositeria la somma di Lire Duegentonovantasettemilaseicentodiciannove e soldi dieci, con titolo di imprestito fruttifero in ragione del quattro per cento in anno;

7.° Che tale imprestito specialmente destinato a garantire l'adempimento degli obblighi che relativamente alla fabbricazione dei detti Ponti vengono assunti dai Fratelli Seguin;

8.° Che detto imprestito debba star fermo per anni 2, a cominciare dal giorno del fatto versamento di Lire Duecentonovantasettemilaseicentodiciannove e Soldi dieci, e ciò nonostante che i Ponti debbano essere e siano effettivamente ultimati in più breve periodo di tempo;

9.° Che sia in facoltà del Governo di scegliere fra i disegni dei Ponti Sospesi presentati dai Fratelli Seguin quello o quelli che saranno del suo maggior gradimento;

10.° Che i Fratelli Seguin debbano concorrere con la somma di Scudi mille al pagamento dell'indennità che possa essere di ragione dovuta ai terzi interessati nelle due barche che anderanno ad essere soppresse;

11.° Che sia concesso alla Società il diritto di esigere per il corso di anni cento la tassa proporzionale di pedaggio, ai termini della tariffa trascritta nell' annesso Progetto, Articolo XV, detta tariffa dovrà tenersi affissa a pubblica soddisfazione nel luogo ove saranno esatte le tasse ed ogni maggiore percezione sarà punita, nel modo prescritto per i navalestrieri;

12.° Saranno esenti dal pedaggio quelli che godino di tal privilegio transitando il fiume sulle barche a forma degli ordini in vigore;

13.° Che appena i due Ponti saranno messi in attività e resi praticabili, verranno tolte e abolite le due barche traiettizie sull'Arno nei luoghi ove attualmente esistono, nè altre barche traiettizie potranno essere stabilite su detto fiume neppure in luoghi prossimi per la distanza di tre miglia tanto al primo quanto al secondo Ponte, ferme stanti le barche che anche a minor distanza di dette tre miglia attualmente esistessero non dovendo rimaner soppresse che le due sopraindicate;

14.° Che a tutte spese della Camera Cam. di Firenze saranno fatti costruire, e mantenuti in appresso, quei tratti di strada che dalla Via Regia Postale e da una strada provinciale o comunicativa comunicante con la Via Regia Postale occorreranno per accedere tanto all'una quanto all'altra parte dei suddetti Ponti, quali tratti di strada dovranno essere idonei in tutta la loro estensione a permettere il comodo baratto a due barrocci, vetture e carri.

Ritenute in ogni rimanente le dichiarazioni, obblighi e condizioni di che nel menzionato progetto per tutto

ciò che si riferisce al pubblico e regio interesse e servizio, V. S. Ill.ma rimane autorizzata ad intervenire, ad assistere alla celebrazione dell'Istrumento di cui si fa parola negli Articoli 25 e 38 del Progetto precitato.

Pregandola a compiacersi di dare partecipazione della sopra espressa risoluzione a Claudio Ogier nella sua qualità di Procuratore dei Fratelli Seguin passo a

(Firmati al Protocollo)

LEOPOLDO II
V. FOSSOMBRONI
Visto I. CEMPINI
„ G. PACER
„ L. PRATELLESI
„ C. PALMIERI

Estratta la presente copia dal N. 25 interno del Protocollo 4° straordinario degli affari del Dipartimento di Finanza risoluti da S. A. I. e R. nel mese di Giugno, Novembre 1835, e, collazionata, concorda.

Dal R. Archivio di Stato, 18 Novembre 1835.

Visto IL DIRETTORE L'ARCHIVISTA

GETTY CENTER LIBRARY
3 3125 00058 3555

COMITATO
per
l'abolizione del pedaggio
sui PONTI DI FERRO
FIRENZE